Deutscher Bundestag Drucksache 19/8770
19. Wahlperiode 28.03.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Hartmut Ebbing, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Christoph Meyer, Alexander Müller, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Pannenserie der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung

Die Bundesregierung und der Bundespräsident repräsentieren Deutschland und seine Bevölkerung weltweit. Dabei werden Mitglieder der Bundesregierung wie auch der Bundespräsident häufig direkt auf den Flughäfen ehrenvoll begrüßt. In der jüngsten Vergangenheit hat diese Zeremonie einen peinlichen Beigeschmack: Die Flugbereitschaft ist von einer Pannenserie geplagt. Entweder fliegt die „Weiße Flotte" nicht mehr reibungslos und deren Flüge verspäten sich oder fallen direkt aus. Dass Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel viel zu spät via Linienflug letztes Jahr zum G-20-Gipfel nach Argentinien fliegen musste, ist nach Auffassung der Fragesteller trauriger Höhepunkt und nicht kommunizierbar. Leider ist dies kein Einzelfall, wie die Dienstreisen des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Dr. Gerd Müller nach Malawi und Sambia, als auch die Dienstreise des Bundespräsidenten Dr. Frank-Walter Steinmeier nach Äthiopien und jüngst des Bundesministers des Auswärtigen Heiko Maas nach Mali zeigen. Die nach Auffassung der Fragesteller peinlichen Fiaskos der Flugbereitschaft reißen scheinbar nicht ab (www.saarbruecker-zeitung.de/politik/themen/maas-strandet-in-mali-pannenserie-bei-regierungsfluegen-reisst-nicht-ab_aid-37111071).

Die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) ist für diese Aufgabe zuständig. Laut eigenem Internetauftritt verfügt die Flugbereitschaft des BMVg über fünf Airbus A310 in verschiedenen Versionen, jeweils zwei Airbus A340 und A319CJ, einen Airbus A321, vier Bombardier Global 5000 und drei Cougar AS-532 Hubschrauber. Dabei handelt es sich um einen wesentlichen Teil der Lufttransportkapazität der Bundeswehr, die auch durch den

parlamentarischen Bereich genutzt wird. Häufige Nutzer dieser Transportleistung sind neben den Angehörigen der Bundeswehr selbst vor allem die Bundeskanzlerin, der Bundespräsident sowie die Bundesminister der verschiedenen Ressorts und ihre Staatssekretäre. Damit trägt dieser militärischer Verband der Luftwaffe maßgeblich auch zum politischen Erscheinungsbild der Bundesrepublik Deutschland bei. Probleme dieses Verbandes färben, nach Ansicht der Fragesteller, damit auch automatisch auf das Ansehen Deutschlands in der Welt ab.

Neben dem Gesichtsverlust Deutschlands durch diese Pannenserie wird zusätzlich und bedauerlicherweise auch die Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft der Bundeswehr bzw. der Luftwaffe, exemplarisch anhand der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung, negativ dargestellt. Es hat den Anschein, dass die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt nicht in der Lage ist, eine taugliche Flugbereitschaft zu gewährleisten, als auch klare Logistikschwierigkeiten beim Transport ihrer höchsten Regierungsvertreter nicht einzustellen vermag. Diese negative weltweite Repräsentation der Luftwaffe in Form der Flugbereitschaft erweckt bei den Bündnispartnern, internationalen Gipfeln und den besuchenden Staaten auch den Eindruck, dass im Verteidigungs- oder Krisenfall mit einer vollständig einsatzbereiten Luftwaffe nicht zu rechnen ist. Dies hätte eine bröckelnde Verlässlichkeit gegenüber unseren internationalen Partnern zur Folge und lässt an unseren Bündnisverteidigungen zweifeln. Ob eine Erweiterung der „Regierungsflotte“ tatsächlich Abhilfe schaffen kann (www.spiegel.de/politik/deutschland/regierungsflieger-bundeswehr-will-drei-neue-a350-fuer-merkel-und-co-kaufen-a-1251039.html), bleibt abzuwarten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Luftfahrzeuge unterhält und nutzt die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung der jeweiligen Muster: A340, A319, A321, GLOBAL 5000, COUGAR AS32 (bitte tabellarisch aufführen, wenn sie von den Zahlen im Anlauftext abweichen)?

   a) Gibt es darüber hinaus noch weitere nicht genannte Luftfahrzeugmuster, die von der Flugbereitschaft des BMVg genutzt werden, wenn ja welche (bitte auch Anzahl nennen)?

   b) An welchen Standorten und in welchem Umfang stehen die genannten Luftfahrzeuge dauerhaft bereit?

2. Welche Voraussetzungen müssen aus Sicht der Bundesregierung zwingend erfüllt sein, um voraussichtlich ab Oktober 2020, am Standort Schönefeld (SXF) ein Interim aufnehmen zu können?

   a) Für welchen Teil der Flotte ist diese Interimslösung vorgesehen (bitte Flugzeugmuster und Anzahl nennen)?

   b) Welche operativen Einschränkungen ergeben sich aus der Interimslösung am Standort Schönefeld, und wie wirken sich diese auf den parlamentarischen wie auch den Regierungsflugbetrieb aus?

3. Warum ist es nicht geplant, noch vor Fertigstellung der endgültigen Infrastruktur der Flugbereitschaft am Flughafen BER, die Flugzeuge nach Berlin zu verlegen, etwa durch die Anmietung zusätzlicher Stellplätze, den Bau provisorischer Gebäude (Containerdorf) oder den Bau von provisorischen Flugzeughangars?

4. Von welchem Datum geht die Bundesregierung, nach aktuellem Kenntnisstand, für die Fertigstellung der Zielinfrastruktur des Regierungsflughafens BER aus?

5. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge innerhalb Deutschlands (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?

6. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge außerhalb Deutschlands und innerhalb Europas (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?

7. Wer nutzte, wie häufig, welches Luftfahrzeugmodell der Flugbereitschaft des BMVg seit 2016 bis heute für Flüge außerhalb Europas (bitte nach Bundespräsidialamt, Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien und anderen sowie nach Luftfahrzeugmodell und Jahren aufschlüsseln)?

8. In welchem Verhältnis wird die Flugbereitschaft des BMVg zum militärischen Personentransport und Personentransport aus dem parlamentarischen Raum bzw. Regierungsflüge genutzt (bitte in Prozent angeben)?

9. Wo ist das Organisationselement Flugbereitschaft BMVg verortet?

   a) Wie ist das Organisationselement Flugbereitschaft BMVg strukturiert und personell aufgestellt, und wem ist es untergeordnet?

   b) Wer koordiniert wie den Regierungsflugbetrieb?

   c) Wer priorisiert die Regierungsflüge nach welchen Kriterien?

   d) Inwiefern wird dabei die Teilstreitkraft Luftwaffe und ihre Expertise mit einbezogen?

   e) Welche Grundsätze liegen dem Flugbetrieb der Flugbereitschaft des BMVg zu Grunde?

10. Wie hoch sind die Unterhaltungskosten der Flugbereitschaft BMVg jährlich seit 2016 bis heute (bitte nach Jahresscheiben in Personalkosten, Betriebskosten, Instandsetzungs- und Wartungskosten sowie Anschaffungskosten aufschlüsseln)?

11. Wie hoch ist der Finanzbedarf der Flugbereitschaft des BMVg in den nächsten fünf Jahren (bitte nach investiven Ausgaben, Infrastrukturmaßnahmen und Betriebskosten aller Art aufschlüsseln)?

12. Womit begründet die Bundesregierung, die Kosten der Flugbereitschaft des BMVg dem Einzelplan 14 zuzuschlagen?

13. Wie viele Dienstposten umfasst die Flugbereitschaft des BMVg aktuell (bitte nach Dienstgradgruppen Mannschaften, Unteroffiziere ohne Portepee, Unteroffiziere mit Portepee, Offiziere sowie den Dienstorten Köln und Berlin aufschlüsseln)?

14. Wie sind diese Dienstposten nach Funktionen (Bordpersonal und Bodenpersonal) aufgeteilt?

   a) Wie viele Crews Bordpersonal gibt es?

   b) Wie viele Crews könnten parallel Flüge durchführen?

   c) Wie viele Piloten gibt es für die einzelnen Luftfahrzeugmuster der Flugbereitschaft des BMVg (bitte nach Muster aufschlüsseln und Mehrfachnennungen kenntlich machen)?

15. Welche militärische Notwendigkeit besteht bei den einzelnen Dienstposten im Flugbetrieb?

Berlin, den 13. März 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333